



## La revue pour l'histoire du CNRS

11 | 2004

Le CNRS au sein du dispositif de recherche français :  
ses relations avec d'autres organismes

---

### Paris et ses transports XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région

Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri. Collection  
Focales, Éditions Recherches et Association pour l'histoire des chemins  
de fer en France, 2002

Girolamo Ramunni

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/histoire-cnrs/431>  
ISSN : 1955-2408

#### Éditeur

CNRS Éditions

#### Édition imprimée

Date de publication : 5 novembre 2004  
ISBN : 978-2-271-06249-9  
ISSN : 1298-9800

#### Référence électronique

Girolamo Ramunni, « Paris et ses transports XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région », *La revue pour l'histoire du CNRS* [En ligne], 11 | 2004, mis en ligne le 07 mars 2006, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/histoire-cnrs/431>

---

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

Comité pour l'histoire du CNRS

---

# Paris et ses transports XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région

Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri. Collection Focales, Éditions Recherches et Association pour l'histoire des chemins de fer en France, 2002

Girolamo Ramunni

---



Les transports urbains ont constitué, au cours des deux derniers siècles, un moyen essentiel pour atteindre l'objectif de rendre les villes vivables. Enjeu social au premier abord, il ne faut pas non plus sous-estimer les défis techniques qu'il a fallu relever pour rendre cela possible. Ce n'est pas l'objet essentiel de ce livre. Les auteurs optent pour un aspect tout aussi important que l'innovation technique : les procédés de décision, à un moment de compétition entre moyens de transports urbains divers. C'est essentiellement sur une analyse des choix et des mécanismes de décision que les auteurs portent leur attention. Cet aspect dépasse la seule incidence sur l'aménagement de la ville, car les transports publics des capitales européennes sont aussi

une vitrine de la technique développée dans un pays. Or, il ne faut pas l'oublier, l'essor des transports est lié à deux ruptures majeures dans l'histoire des techniques : le moteur électrique et la distribution électrique, le moteur à explosion.

- 1 Les auteurs ont divisé cette histoire longue en trois grandes périodes. La première, qu'ils appellent « Enjeu local, enjeu d'entreprises de 1845 aux années 1920 », rédigée par Dominique Larroque, s'ouvre avec la date du projet Kérizouët d'un chemin de fer dans Paris. Certes, ce n'est pas le premier projet de transports urbains car, depuis 1832, 10 lignes d'omnibus fonctionnent dans la capitale. C'est l'époque où s'affrontent deux conceptions des transports : le réseau de surface, avec les tramways et les trolleybus, et le réseau souterrain avec la création des premières lignes de métro. L'analyse de Dominique Larroque montre les acteurs en jeu et les divers niveaux d'analyse, donc d'arguments avancés, dans les prises de décision. Car c'est l'époque où le métropolitain l'emporte sur le tramway, décision importante car elle marquera la suite des choix techniques. Ayant sanctionné la disparition des tramways, la place sera laissée libre pour le développement des autobus, pendant public de l'expansion des automobiles individuelles.
- 2 La deuxième partie, « Indécision, débat et primauté de l'entreprise publique, 1918-1958 », conduit le lecteur, sous la plume de Michel Margairaz, à la création des deux entreprises publiques, la RATP et la SNCF. L'État devient ainsi le réel promoteur de l'expansion et de la modernisation du réseau urbain qui désormais s'étend de plus en plus dans la banlieue. Le jugement de l'auteur est sévère : « les transports urbains et, d'une manière plus générale, l'aménagement urbain en région parisienne ont ainsi fait figure de parents pauvres de la Reconstruction. » L'idée dominante de contenir la croissance parisienne et de décentraliser l'industrie de façon à fixer les ouvriers et employés près de leur lieu de travail, ont eu comme conséquence le peu de modernisation des infrastructures.
- 3 La troisième partie, dont l'auteur est Pierre Zembri, s'intitule « Changement d'échelle et émergence de nouveaux enjeux (1958-2002) ». Cette période s'ouvre avec une décision politique qui tranche avec la situation héritée : la création d'un District de la région parisienne, opérationnel avec la loi du 2 août 1961. C'est l'État qui reconnaît en quelque sorte sa responsabilité en ce qui concerne l'aménagement des transports en région parisienne et se donne les moyens d'intervenir efficacement. La modernisation des infrastructures et du matériel roulant, le développement des réseaux de banlieue, les projets fortement innovants, comme Orlyval, Aramis ou SK vont de pair avec les grandes innovations dans les transports par chemin de fer, comme le TGV. Mais c'est surtout une innovation sur le plan de la tarification qui marque aussi la période avec la Carte orange et la division de la région parisienne en zones. De ce fait, la compétition entre divers moyens de transport était abolie au bénéfice de la complémentarité. Ces quelques lignes ne rendent pas compte de la richesse des éléments que l'on trouve dans ce livre. Les auteurs ont choisi, rappelons-le, l'analyse des décisions comme porte d'entrée dans cette histoire. Ils tiennent l'engagement pris avec le lecteur, en lui montrant la complexité due aux multiples critères de choix qui entrent en jeu. Ils montrent aussi à quel point tout choix se traduit une contrainte forte portée sur les choix à venir. Bref, rendre vivable une ville, du moins à l'aune de ses transports en commun, n'est pas une tâche facile à assurer.

---

## INDEX

**Mots-clés** : région, Paris, transport, ville, urbain, omnibus, lignes, moteur, techniques, capitale, trolleybus, métropolitain, automobile, autobus, RATP, SNCF, région parisienne

## AUTEUR

**GIROLAMO RAMUNNI**

Professeur à l'université de Lyon II